

DOI 10.52363/2414-5866-2023-2-3
УДК 354.4:351.81:33.02

Жебелев І. І., аспірант НАУ, начальник Служби автомобільних доріг у Вінницькій області, м. Вінниця, ORCID: 0002-5467-1163

Zhebelev I., graduate student of the Department of Public Management and Administration of the National Aviation University, head of the Highway Service in the Vinnytsia Region, Vinnytsia, Ukraine

ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ: КАТЕГОРІАЛЬНО-ПОНЯТІЙНІ АСПЕКТИ

STATE POLICY OF DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT INDUSTRY: CATEGORICAL AND CONCEPTUAL ASPECTS

У статті на основі аналізу масиву публікацій, дотичних різних аспектів державного управління в галузі транспортного забезпечення та державної транспортної політики; стратегічних підходів та перспектив функціонування й розвитку транспортної інфраструктури та транспортних підприємств країни, опрацьовуються теоретичні засади та категоріально-понятійні аспекти функціонування транспортної галузі в системі публічного врядування сучасних держав.

Визначається та окреслюється логічний ланцюжок взаємозв'язку та взаємозалежностей категоріально-понятійного апарату проблематики формування й реалізації державної транспортної політики, державного управління та регулювання процесів і відносин в транспортній сфері в контексті наближення до європейського науково-освітнього простору як важливої складової забезпечення повоєнної інтеграції України до Європейського Союзу.

Обґрунтовується, що Україна має перемогти не тільки зовнішнього агресора, але й розруху, здійснити відбудову країни, й найперше, з чого ми мусимо розпочинати – це відновлення транспортної інфраструктури шляхом формування та реалізації принципово нової державної політики через проведення ключових економічних, фінансових та адміністративних реформ. Ефективне здійснення останніх неможливе без втручання держави, особливо в частині приведення національного транспортного законодавства до міжнародних та європейських вимог і стандартів, створення єдиного інформаційно-економічного та співзвучного з європейським науково-освітнього простору.

Робиться висновок, що для України повстає необхідність удосконалення й осучаснення державної транспортної політики, яка була б здатна ефективно відповідати на існуючі виклики й загрози, була спрямованою на створення передумов для переходу національної транспортної галузі на новий рівень, з урахуванням існуючих трендів і перспектив подальшого розвитку транспортних систем і транспортних ринків Європейського співтовариства та світу.

Ключові слова: публічне врядування, транспорт, транспортна інфраструктура, державна транспортна політика, державне регулювання транспортної галузі.

In the article, based on the analysis of an array of publications, related to various aspects of state administration in the field of transport provision and state transport policy; strategic approaches and prospects for the functioning and development of the country's transport infrastructure and transport enterprises, the theoretical foundations and categorical and conceptual aspects of the functioning of the transport industry in the system of public governance of modern states are elaborated.

The logical chain of interconnections and interdependencies of the categorical and conceptual apparatus of the formulation and implementation of the state transport policy, state management and regulation of processes and relations in the transport sphere in the context of approaching the European scientific and educational space as an important component of ensuring the post-war integration of Ukraine into the European Union is defined and outlined. of the Union.

It is justified that Ukraine must defeat not only the external aggressor, but also devastation, rebuild the country, and the first thing we must start with is the restoration of the transport infrastructure through the formation and implementation of a fundamentally new state policy through the implementation of key economic, financial, and administrative reforms. Effective implementation of the latter is impossible without the intervention of the state, especially in terms of bringing national transport legislation to international and European requirements and standards, creating a single informational and economic space that is compatible with the European scientific and educational space.

It is concluded that for Ukraine there is a need to improve and modernize the state transport policy, which would be able to effectively respond to existing challenges and threats, was aimed at creating prerequisites for the transition of the national transport industry to a new level, taking into account existing trends and prospects for the further development of transport systems and transport markets of the European Community and the world.

Key words: public governance, transport, transport infrastructure, state transport policy, state regulation of the transport industry.

Постановка проблеми. Повоєнне відновлення України вочевидь має початися з відновлення транспортної інфраструктури та ефективної діяльності транспортної галузі в цілому, адже саме транспортна логістика та своєчасне постачання величезної кількості різного роду будівельних матеріалів, конструкцій, товарів, тощо надаватиме можливість відбудови зруйнованого війною національного господарства та соціальної інфраструктури України. Таке відновлення в сфері транспорту безперечно має відбуватися з максимальним наближенням діяльності транспортних підприємств та державного управління й регулювання транспортної галузі до стандартів і цінностей Європейського Союзу. Вхідження в європейську спільноту вимагатиме від українського уряду формування та реалізації державної політики пришвидшеного розвитку транспортної галузі та транзитного потенціалу як механізму включення України в європейську та світову економіку, як певного драйвера та важливого джерела економіч-

ного зростання й відтворення в транспортному комплексі національної економіки нашої держави.

Слід враховувати, що євроатлантичний стратегічний курс подальшого розвитку України передбачає всебічну інтеграцію в загальносвітовий та європейський економічний, соціально-політичний та науково-освітній простір, що, на обумовлює й необхідність "наукової інтеграції, опанування та залучення до вітчизняного наукового дискурсу методології та категоріального апарату політичних і державно-управлінських наук [14, с. 69], адже в українському науковому дискурсі різними дослідниками для визначення різних явищ та процесів доволі часто використовуються наближені поняття з різним авторським трактуванням, або ж для визначення тих самих явищ використовують різні поняття й визначення, що, за Ю. Шайгородським може бути наслідком "хаотичного стану категоріально-понятійних і методологічних пошуків..." [20, с. 127] в українській науці та впливає на незадовільне теоретико-методологічне обґрунтування державно-управлінських рішень і державної політики, чим підсилює й без того кризовий характер процесів українського публічного врядування та низьку ефективність органів державної влади нашої країни в реалізації основних функцій і завдань.

Відтак категорійна коректність і точність використання науково-понятійного апарату має принципове значення з огляду на необхідність досягнення рівня стратегічного та операціонального обґрунтування процесів підготовки, ухвалення та реалізації державно-управлінських рішень в усіх сферах життєдіяльності держави. Зазначене обумовлює актуальність наукового осмислення зазначеної проблематики.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Стан та проблеми публічного управління й регулювання сфери транспортного забезпечення, державної транспортної політики інтенсивно розглядається багатьма вітчизняними науковцями, фахівцями та експертами в цій галузі. Так, пошуковий сервіс Національної бібліотеки України імені Володимира Вернадського за ключовими словами "управління транспортом" подає понад 600 посилань на наукові статті, 2400 – на реферативну базу даних та 450 книжкових видань; за ключовими словами "транспортна інфраструктура", відповідно – 300 посилань на наукові статті, близько 700 посилання на реферативну базу даних та 60 книжкових видань. Зокрема, плідно працюють в дискурсному просторі проблематики державного регулювання та функціонування транспортної галузі такі дослідники як Н. М. Бондар та В. В. Біліченко [2], О. М. Вольська [3], О. І. Дмитрієва [4], Н. Б. Ільченко та А. В. Кулик [5], Н. Є. Каличева [6], В. Г. Ковальов [7], О. Г. Кухарчик [8], А. О. Лисенко та Г. С. Онопрієнко [9], О. В. Ляшенко [10], С. А. Матійко [11], С. О. Машканцева [12], І. В. Поліщук та В. К. Благодатова [13], О. В. Радченко [14], Т. А. Репіч та А. М. Булеховець [15], В. Ровенська та Г. Красножон [16], Н. Б. Савіна та О. П. Криворучко [17], В. Ю. Степанов [18],

Є. Д. Федорчук [19].

Проте попри значний масив публікацій, дотичних різних міжнародних та вітчизняних аспектів державного управління в галузі транспортного забезпечення та державної транспортної політики; нормативно-правового регулювання відносин в сфері транспорту; економічного, логістичного, інноваційного підходів та стратегічних перспектив функціонування й розвитку транспортної інфраструктури та транспортних підприємств країни, все ще видається недостатньо опрацьованими теоретичні й методичні засади та певна операціоналізація найбільш загальних категорій термінологічного апарату політичної та державно-управлінської сфер, що й становитиме **мету даної розвідки**.

Виклад основного матеріалу. Насамперед визначимо, що головними понятійними одиницями в контексті даного дослідження є державна політика та транспортна галузь України. Державна політика як соціально-політичне явище в енциклопедії державного управління визначається як "це напрям дій або утримання від них, обраний органами державної влади для розв'язування певної проблеми або сукупності взаємопов'язаних проблем. Державна політика є засобом, що дозволяє державі досягнути певної мети в конкретній області, використовуючи правові, економічні, адміністративні методи впливу, спираючись на ресурси, які є в розпорядженні державних виконавчих органів. Державну політику проголошують вищі органи державної влади, а здійснює вся система державного управління" [1, с. 112].

Ключовими суб'єктами державної політики є органи державної виконавчої влади та органи місцевого самоврядування, а їхня діяльність з реалізації державної політики може відбуватися у вигляді або державного управління, або ж державного регулювання. Зважаючи на усталене, майже аксіоматичне повсюдне розуміння змісту й характеру понять "органи державної влади", "органи місцевого самоврядування", "органи публічного врядування", не будемо детально їх розкривати, зафіксуємо лише загальне їх взаємовідношення, відповідно до якого поняття "органи публічного врядування" поєднує в собі одночасно "органи державної влади" (центральні органи державної виконавчої влади, обласні та районні державні адміністрації), а також "органи місцевого самоврядування" (обласні, районні та місцеві ради), що у своїй сукупності становлять систему публічного врядування країни на державному та самоврядному регіональному рівні.

Проте в контексті поставленого завдання вважаємо за доцільне коротко визначитися зі співвідношенням понять "державне управління" та "державне регулювання". Так, державне управління являє собою законну, адміністративно-виконавчу та розпорядчу діяльність відповідних органів виконавчої влади, зі здійснення покладених на них функцій управління, необхідних для регулювання економічним розвитком країни в цілому та окремих галузей (наприклад транспорту) зокрема. У свою чергу державне регулювання не передбачає безпосереднього втручання виконавчих органів системи публічного врядування у фун-

кціонування тієї чи іншої галузі. Сферою такого регулювання "є різні види відносин, насамперед економічні, до складу яких відноситься і транспорт" [10]. Його головною метою є створення умов для динамічного, збалансованого соціально-політичного та економічного розвитку України.

Таким чином державне регулювання становить собою сукупність засобів, інструментів та важелів, за допомогою яких уповноважені органи держави впливають на процес функціонування тих, чи інших сфер суспільного життя, на основі норм законодавства та в межах своїх повноважень встановлюючи обов'язкові для виконання вимоги до підприємств і громадян, які можуть мати характер нормативно-правових актів, формальних і неформальних приписів, правил та процедур.

Другим ключовим елементом категоріально-понятійного інструментарію нашого дослідження є сімейство дефініцій та визначень, безпосередньо пов'язаних з транспортом і транспортною галуззю. В їх визначеннях спиратимемося на актуальний доробок українських науковців.

Так, за твердженням Н. Б. Савіної та О. П. Криворучко "транспорт – це "специфічна комунікаційна інфраструктурна галузь матеріального виробництва й сфери обслуговування, яка забезпечує потреби населення й господарства з усіх видів перевезення" [17, с. 2]. У свою чергу О. О. Ляшенко надає близьку трактовку поняття "транспорт" як "комплексної галузі народного господарства, покликаної забезпечити економічні, організаційні та соціальні зв'язки економічної сфери і задовольнити потреби суспільного виробництва та населення в перевезеннях" [10].

Як бачимо, головними призначенням транспорту науковці зазначають задоволення потреб населення та народного господарства у різного роду перевезеннях – вантажних та пасажирських. Таке забезпечення потреб за визначенням Н. М. Бондаря та В. В. Біліченко "передбачає тісну взаємодію усіх видів транспорту, що призводить до формування відповідних тісних взаємозв'язків та утворення єдиної транспортної системи країни, розвиток якої відбувається у взаємодії з розвитком господарського комплексу країни" [2, с.12]. В такому ракурсі транспортна система постає найбільш всеосяжним поняттям, що включає всі інші понятійні ланцюжки, пов'язані з транспортом. В понятійному плані власне під транспортною системою Н. Б. Ільченко та А. В. Кулик розуміють "систему взаємопов'язаних складових (споживачі та персонал, які задіяні в транспортному процесі; інфраструктура; транспортні засоби тощо), яка призначена для вантажоперевезення та пасажироперевезення" [5, с. 43]. Офіційний склад транспортної системи України міститься в ст. 21 Закону України "Про транспорт", згідно з яким єдину транспортну систему України складають такі види транспорту: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний, авіаційний, а також міський електротранспорт, зокрема метрополітен), завданням якого є забезпечення зв'язку між окремими галузями економіки, регіо-

нами, виробництвом і споживачами (за своїм значенням та масштабами використання в транспортній системі України транспорту загального користування належить провідне місце); промисловий залізничний транспорт, що обслуговує, як правило, виробничі процеси на підприємствах (технологічні перевезення, вантажні та складські операції); відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування.

І. В. Поліщук та В. К. Благодатова 2022 зазначають, що "складовою транспортної системи будь-якої країни є транспортна інфраструктура, яку можна визначити як "сукупність об'єктів (підприємств, організацій), шляхів сполучення, рухомого складу, засобів управління і зв'язку, що забезпечує роботу транспорту та задовольняє потреби населення та виробництва у перевезеннях пасажирів і вантажів" [13, с. 15]. Є. Федорчук розширює дану дефініцію: "Транспортний комплекс – це сукупність основних виробничих об'єктів (транспортних засобів) всіх видів транспорту та забезпечення їх матеріальних і нематеріальних об'єктів (транспортної інфраструктури). В той же час транспортна інфраструктура являє собою частину сфери транспортного виробництва, яка сприяє отриманню його кінцевої продукції – транспортних послуг, і відноситься до спеціальної інфраструктури ринку" [19, с. 140].

Так ланцюжок категоріально-понятійного апарату вводить поняття транспортної інфраструктури, що за твердженням О. І. Дмитрієвої являє собою "економічно збалансовану сукупність елементів загальної інфраструктури (мереж шляхів та об'єктів транспортного сервісу), що забезпечує функціонування та експлуатацію різних видів транспорту (морський, річковий, автомобільний, залізничний, повітряний, міський, трубопровідний)" [4, с. 56]. Н. Б. Савіна та О. П. Криворучко підкреслюють, що "поняття транспортна інфраструктура доцільно розглядати як різновид інфраструктури, до складу якої відноситься сукупність транспортних шляхів для всіх видів транспорту (автомобільні, залізничні (рейкові), водні, повітряні, трубопроводні) і об'єктів транспортного обслуговування (вокзали, станції, аеропорти, порти, термінали, об'єкти дорожнього обслуговування, логістичні сервіси, станції технічного обслуговування, автозаправні станції), що здійснюють перевезення і (або) забезпечують виконання і обслуговування цих перевезень" [17, с. 275]. У свою чергу за загальним визначенням Т. А. Репіч й А. М. Булеховець поняття "транспортна інфраструктура" – це "сукупність об'єктів, що забезпечують задоволення потреб населення та промисловості у перевезеннях пасажирів та вантажів. До складу транспортної інфраструктури України належить шляхова мережа усіх видів транспорту, об'єкти транспортного сервісу, рухомий склад та транспортно-логістичні підприємства" [15, с. 70].

А. О. Лисенко та Г. С. Онопрієнко в близькому розумінні оперують поняттям "дорожньо-транспортний комплекс", що на їх думку в національному контексті "включає усі види транспорту й відповідні до них транспортно-експедиційні роботи і послуги, а також дорожнє господарство, до складу якого

входять підприємства і організації з будівництва й експлуатації автомобільних доріг. Саме ці підприємства підтримують на належному рівні стан дорожньої мережі за регіонами та областями України" [9, с. 20].

Таким чином попередньо розкривши сутність і категоріальний зміст спочатку державної політики, державного управління та регулювання, а потім дефінітивного ряду "транспорт" – "транспортна система" можемо перейти до розгляду безпосередньо форм і механізмів впливу держави на стан і перспективи розвитку транспортної галузі. В цьому відштовхнемося від В. Ровенської та А. Красножон, які зазначають, що "наращення та раціональне використання транспортного потенціалу країни, забезпечення сталого розвитку автотранспортної системи України відноситься до стратегічних напрямів. Сталий розвиток автотранспорту – це, насамперед, його гармонійний розвиток, що передбачає гармонізацію та поєднання економічного, соціального й екологічного підходів; їх узгодження та перекладна мову конкретних заходів, які є засобами досягнення сталого розвитку транспортної системи – завдання з великим рівнем складності, оскільки всі його складові повинні бути збалансованими між собою" [16, с. 50]. Власне, в даному визначенні криється основна мета та сутність державної політики розвитку транспортної галузі. Так, С. Матійко місією державної транспортної політики називає сприяння економічному зростанню і підвищенню добробуту населення через доступ до безпечних та якісних транспортних послуг і перетворення географічних особливостей України в її конкурентну перевагу й наголошує, що "в основу транспортної політики держави покладено принцип розділення завдань державного регулювання галузі і виконання господарських функцій. При цьому держава, обмежуючи свої функції як господарюючого суб'єкта, підвищує ефективність державного регулювання на транспорті, скеровує його на підвищення якості обслуговування і зниження суспільних витрат, пов'язаних з транспортною діяльністю. При безумовних галузевих і регіональних відмінностях в транспортній системі на макрорівні транспорт розглядається як єдиний об'єкт управління. Узгоджений розвиток і організація взаємодії різних видів транспорту роблять транспорт єдиним комплексом, що забезпечує додатковий системний синергетичний ефект" [11, с. 3].

В зазначеному контексті О. М. Вольська говорить про "якість транспорту", яка маж бути забезпечена в процесі реалізації державної транспортної політики та державного регулювання транспортної галузі, під яким дослідниця розуміє "організаційно-владну й виконавчо-розпорядчу діяльність органів державного управління, що здійснюється відповідно до чинного законодавства та за допомогою виконання функцій держави. Державне регулювання транспорту поширюється на такі напрямки, від яких залежить його ефективність: перший – конкурентоспроможна та ефективна транспортна система; другий – інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти; третій – безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт;

четвертий – безперешкодна мобільність і міжрегіональна інтеграція" [3].

Н. Є. Каличева з позиції правового підходу державне управління та регулювання в сфері транспорту визначає як "регульовану відповідними законами, постановами, актами, нормами, положеннями владну діяльність, котра повинна забезпечити створення умов для продуктивного розвитку всіх видів транспорту, а також не перешкоджання та втручання в їх діяльність, повного забезпечення потреб населення та виробництва в перевезеннях, стимулювання інноваційного, техніко-технологічного розвитку всіх видів транспорту, підвищення їх конкурентоспроможності та ефективності на ринку транспортних послуг" [6, с. 30].

У свою чергу В. Ю. Степанов визначає державне регулювання транспортною сферою як "створення правомочними зовнішніми і внутрішніми структурами комплексу умов формування адекватних соціально-економічних відносин для забезпечення цілеспрямованого розвитку транспортної системи, що має високу соціальну значимість" [18, с. 100]. С. О. Машканцева уточнює, що це передбачає "інституційне регулювання транспортної галузі, яке полягає у формуванні відповідної законодавчо-нормативної бази, створенні та ефективному функціонуванні інституціональних структур, а також розробленні адекватних механізмів. Таким чином, державні установи та державна транспортна політика формують основні інститути, які на основі застосування спеціальних механізмів та інструментів визначають напрями розвитку транспортної галузі. Комплексне та скоординоване інституційне регулювання транспортної галузі визначає ефективність її функціонування на національному та регіональному рівнях" [12, с. 43]. Як бачимо, державна транспортна політика та державне інституційне регулювання транспортної галузі передбачає використання певних механізмів, такі механізми В. Г. Ковальов визначає як систему послідовних етапів, взаємопов'язаних і взаємодіючих структурних елементів – спеціально створених засобів нормативно-правового, організаційного, фінансового, технологічного забезпечення функціонування транспортної системи, які об'єднані зворотними зв'язками, та визначають порядок, особливості, методи та інструменти цілеспрямованого впливу органів державної влади й місцевого самоврядування (суб'єктів управління) на соціально-економічні процеси на рівні країни та регіонів (об'єкти управління) [7, с. 7].

Висновки. В умовах війни транспортна інфраструктура України забезпечує своєчасну поставку озброєння та боєприпасів військам, надає можливість давати відсіч ворогу й успішно наступати, звільняючи від агресора українські землі. Тому не випадково рашисти насамперед намагаються зруйнувати нашу транспортну інфраструктуру. Відтак сьогодні й завтра Україна має перемогти не тільки зовнішнього агресора, але й розруху, здійснити відбудову країни, й найперше, з чого ми мусимо розпочинати – це відновлення транспортної інфраструктури шляхом формування та реалізації принципово нової державної політики через проведення ключових економічних, фінансових та адміністративних ре-

форм. Ефективне здійснення останніх неможливе без втручання держави, особливо в таких сферах, як забезпечення безпеки на транспорті, недопущення розвитку недобросовісної конкуренції, формування тарифної політики, оновлення матеріально-технічної бази, розвиток об'єктів транспортної інфраструктури, приведення національного транспортного законодавства до міжнародних та європейських вимог і стандартів, створення єдиного інформаційно-економічного простору та співзвучного з європейським науково-освітнього простору.

В зазначеному контексті проведення дослідження дало змогу окреслити логічний ланцюжок взаємозв'язку та взаємозалежностей категоріально-понятійного апарату проблематики формування й реалізації державної транспортної політики, державного управління та регулювання процесів і відносин в транспортній сфері в контексті наближення до європейського науково-освітнього простору як важливої складової забезпечення повоєнної інтеграції України до Європейського Союзу. Таким чином для України повстає необхідність удосконалення й осучаснення державної транспортної політики, яка була б здатна ефективно відповісти на існуючі виклики й загрози, була спрямованою на створення передумов для переходу національної транспортної галузі на новий рівень, з урахуванням існуючих трендів і перспектив подальшого розвитку транспортних систем і транспортних ринків Європейського співтовариства та світу.

Список використаних джерел:

1. Бакуменко В. Д., Попов С. А. Державна політика. *Енциклопедія державного управління* : у 8 т. Т. 4 : Галузеве управління / наук.-ред. колегія : М. М. Іжа (співголова), В. Г. Бодров (співголова) та ін. Київ : НАДУ, 2011. 648 с.
2. Бондар Н. М., Біліченко В. В. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства : монографія. Київ : НТУ, 2014. 320 с.
3. Вольська О. М. Основні напрямки державного регулювання транспортної галузі. *Теорія та практика державного управління і місцевого самоврядування*. 2019. № 1. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ttpdu_2019_1_17
4. Дмитрієва О. І. Транспортна інфраструктура як об'єкт державного регулювання. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2020. № 1. С. 52-63.
5. Ільченко Н. Б., Кулік А. В. Розвиток транспортно-логістичної системи в Україні. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського. Серія : Економіка і управління*. 2019. Т. 30(69), № 5(2). С. 42-50.
6. Каличева Н. Є. Державне регулювання як фактор забезпечення ефективного функціонування національної транспортної системи. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Сер. : Економічні науки*. 2018. Вип. 31. С. 27-31.
7. Ковальов В. Г. Механізми державного управління забезпеченням транспортної безпеки України: автореф. дис. ... канд. наук з держ. упр. : 25.00.02; Івано-Франків. нац. техн. ун-т нафти і газу. Івано-Франківськ, 2011. 20 с.
8. Кухарчик О. Г. Перспективи розвитку транспортних перевезень в Причो-

рноморському регіоні. *Український журнал прикладної економіки*. 2018. Т. 3, № 3. С. 159-161.

9. Лисенко А. О., Онопрієнко Г. С. Функціонування єдиної дорожньо-транспортної системи на засадах стратегічного управління розвитком. *Економіка. Фінанси. Право*. 2018. № 3(1). С. 20-32.

10. Ляшенко О. Нормативно-правове регулювання в механізмі державного управління транспортної інфраструктури. *Теоретичні та прикладні питання державотворення*. 2013. Вип. 12. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/tppd_2013_12_9

11. Матійко С.А. Державне регулювання розвитку транспортної системи України: автореф. дис... канд. наук з держ. упр.: 25.00.02; Акад. муніцип. упр. Київ, 2009. 20 с.

12. Машканцева С. О. Наукові засади інституційного регулювання розвитку транспортної галузі регіону. *Бізнес-навігатор*. 2020. Вип. 2. С. 41-45.

13. Поліщук І. В., Благодатова В. К. Роль законодавчого регулювання розвитку інфраструктури авіаційного транспорту. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2022. № 1. С. 14-19.

14. Радченко О. В. Ціннісна система суспільства як механізм демократичного державотворення : монографія. Харків : Вид-во ХарРІ НАДУ "Магістр", 2009. 320 с.

15. Репіч Т. А., Булеховець А. М. Сучасний стан розвитку транспортної інфраструктури України. *Молодий вчений*. 2021. № 1(1). С. 69-74.

16. Ровенська В., Красножон Г. Проблеми сталого розвитку підприємств галузі автомобільного транспорту. *Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності*. 2017. Вип. 16. С. 45-53.

17. Савіна Н. Б., Криворучко О. П. Теоретичні аспекти розвитку транспортної системи як складової національної економіки України. *Вісник Національного університету водного господарства та природокористування. Економічні науки*. 2019. Вип. 4. С. 267-280.

18. Степанов В. Ю. Державне регулювання транспортною сферою. *Вісник Національного університету цивільного захисту України. Серія : Державне управління*. 2016. Вип. 1. С. 97-103.

19. Федорчук Є. Д. Теоретико-методологічні підходи до розвитку транспортного комплексу регіону в контексті державного управління. *Публічне управління: теорія та практика*. 2014. Вип. 1. С. 139-144.

20. Шайгородський Ю. Взаємодія політики і міфу: історико-політологічна база дослідження. *Сучасна українська політика. Політики і політологи про неї*. 2007. Вип. 10. С. 126-132.

References:

1. Bakumenko V. D., Popov S. A. (2011). Derzhavna polityka [State policy]. *Entsyklopediya derzhavnoho upravlinnya : u 8 t. T. 4 : Haluzeve upravlinnya – Encyclopedia of public administration: in 8 vols. Vol. 4: Branch management*. Kyiv: NADU 648 p.

2. Bondar N. M., Bilichenko V. V. (2014). Rozvytok transportnoyi infrastruktury

Ukrayiny na zasadakh derzhavno-pryvatnoho partnerstva [Development of transport infrastructure of Ukraine on the basis of public-private partnership]: monograph. Kyiv: NTU. 320 p.

3. Volska O. M. (2019). Osnovni napryamky derzhavnoho rehulyuvannya transportnoyi haluzi [The main directions of state regulation of the transport industry]. *Teoriya ta praktyka derzhavnoho upravlinnya i mistsevoho samovryaduvannya – Theory and practice of state administration and local self-government*. Vol. 1. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ttpdu_2019_1_17

4. Dmytriyeva O. I. (2020). Transportna infrastruktura yak ob'ekt derzhavnoho rehulyuvannya [Transport infrastructure as an object of state regulation]. *Problemy i perspektyvy rozvytku pidpryyemnytstva – Problems and prospects of entrepreneurship development*. Vol. 1. Pp. 52-63.

5. Ilchenko N. B., Kulik A. V. (2019). Rozvytok transportno-lohistychnoyi systemy v Ukrayini [Development of the transport and logistics system in Ukraine]. *Vcheni zapysky Tavriys'koho natsional'noho universytetu imeni V. I. Vernads'koho. Seriya : Ekonomika i upravlinnya – Scholarly notes of V. I. Vernadsky Tavri National University. Series: Economics and management*. T. 30(69), Vol. 5(2). Pp. 42-50.

6. Kalycheva N. YE. (2018). Derzhavne rehulyuvannya yak faktor zabezpechennya efektyvnoho funktsionuvannya natsional'noyi transportnoyi systemy [State regulation as a factor of ensuring the effective functioning of the national transport system]. *Naukovyy visnyk Khersons'koho derzhavnoho universytetu. Ser. : Ekonomichni nauky – Scientific Bulletin of Kherson State University. Ser. : Economic sciences*. Vol. 31. Pp. 27-31.

7. Kovalov V. H. (2011). Mekhanizmy derzhavnoho upravlinnya zabezpechenniam transportnoyi bezpeky Ukrayiny [State management mechanisms for ensuring transport safety of Ukraine]: *Extended abstract of candidate's thesis*. Ivano-Frankivsk: Ivano-Frankivsk National Technical University of Oil and Gas. 20 p.

8. Kukharchyk O. H. (2018). Perspektyvy rozvytku transportnykh perevezen' v Prychornomors'komu rehioni [Prospects for the development of transportation in the Black Sea region]. *Ukrayins'kyy zhurnal prykladnoyi ekonomiky – Ukrainian Journal of Applied Economics*. T. 3, Vol. 3. Pp. 159-161.

9. Lysenko A. O., Onopriyenko H. S. (2018). Funktsionuvannya yedynoyi dorozhn'o-transportnoyi systemy na zasadakh stratehichnoho upravlinnya rozvytkom [Functioning of the unified road and transport system on the basis of strategic management of development]. *Ekonomika. Finansy. Pravo – Economy. Finances. Law*. Vol. 3(1). Pp. 20-32.

10. Lyashenko O. (2013). Normatyvno-pravove rehulyuvannya v mekhanizmi derzhavnoho upravlinnya transportnoyi infrastruktury [Normative and legal regulation in the mechanism of state management of transport infrastructure]. *Teoretychni ta prykladni pytannya derzhavotvorenniya – Theoretical and applied issues of state formation*. Vol. 12. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/tppd_2013_12_9

11. Matiyko S. A. (2009). Derzhavne rehulyuvannya rozvytku transportnoyi systemy Ukrayiny [State regulation of the development of the transport system of

Ukraine]: *Extended abstract of candidate's thesis*. Kyiv: Academy of Municipal Management. 20 p.

12. Mashkantseva S. O. (2020). Naukovi zasady instytutsiynoho rehulyuvannya rozvytku transportnoyi haluzi rehionu [Scientific principles of institutional regulation of the development of the transport industry in the region]. *Biznes-navihator – Business navigator*. Vol. 2. Pp. 41-45.

13. Polishchuk I. V., Blahodatova V. K. (2022). Rol' zakonodavchoho rehulyuvannya rozvytku infrastruktury aviatsiynoho transportu [The role of legislative regulation of the development of air transport infrastructure]. *Yurydychnyy visnyk. Povitryane i kosmichne pravo – Legal Bulletin. Air and space law*. Vol. 1. Pp. 14-19.

14. Radchenko O.V. (2009). Tsinnisna systema suspil'stva yak mekhanizm demokratychnoho derzhavotvorennia [The value system of society as a mechanism of democratic state formation]: monograph. Kharkiv : KhaRI NADU Publishing House "Master". 320 p.

15. Repich T. A., Bulekhovets A. M. (2021). Suchasnyy stan rozvytku transportnoyi infrastruktury Ukrayiny [The current state of development of the transport infrastructure of Ukraine]. *Molodyy vchenyy – A young scientist*. Vol. 1(1). Pp. 69-74.

16. Rovenska V., Krasnozhan H. (2017). Problemy staloho rozvytku pidpryyemstv haluzi avtomobil'noho transportu [Problems of sustainable development of road transport enterprises]. *Teoretychni i praktychni aspekty ekonomiky ta intelektual'noyi vlasnosti – Theoretical and practical aspects of economics and intellectual property*. Vol. 16. Pp. 45-53.

17. Savina N. B., Kryvoruchko O. P. (2019). Teoretychni aspekty rozvytku transportnoyi systemy yak skladovoyi natsional'noyi ekonomiky Ukrayiny [Theoretical aspects of the development of the transport system as a component of the national economy of Ukraine]. *Visnyk Natsional'noho universytetu vodnoho hospodarstva ta pryrodokorystuvannya. Ekonomichni nauky – Bulletin of the National University of Water Management and Nature Management. Economic sciences*. Vol. 4. Pp. 267-280.

18. Stepanov V. YU. (2016). Derzhavne rehulyuvannya transportnoyu sferoyu [State regulation of the transport sphere]. *Visnyk Natsional'noho universytetu tsyvil'noho zakhystu Ukrayiny. Seriya : Derzhavne upravlinnya – Bulletin of the National University of Civil Defense of Ukraine. Series: Public administration*. Vol. 1. Pp. 97-103.

19. Fedorchuk YE. D. (2014). Teoretyko-metodolohichni pidkhody do rozvytku transportnoho kompleksu rehionu v konteksti derzhavnogo upravlinnya [Theoretical and methodological approaches to the development of the transport complex of the region in the context of state administration]. *Publichne upravlinnya: teoriya ta praktyka – Public administration: theory and practice*. Vol. 1. Pp. 139-144.

20. Shayhorods'kyy YU. (2007). Vzayemodiya polityky i mifu: istoryko-politolohichna baza doslidzhennia [The interaction of politics and myth: the historical-political base of research]. *Suchasna ukrayins'ka polityka. Polityky i politolohy pro neyi – Modern Ukrainian politics. Politicians and political scientists about her*. Vol. 10. Pp. 126-132.